

Tweemaandelijks nieuwsblad van de
Stichting Wings to Victory
december 2014/januari 2015
nr. 47

Een foto die we recent ontvingen van
RAF vliegenier Sgt John Grassom

www.wingstovictory.nl
info@wingstovictory.nl



John verongelukte op 29
augustus 1941 bij Rilland
Bath met een Vickers
Wellington. Met regelmaat
ontvangen we foto's die
daarop in de database
geplaatst worden. Het blijft
elke keer opnieuw
indrukwekkend om foto's te
ontvangen van jonge
vliegeniers.

John Grassom werd slechts
24 jaar!



AIRMAIL. 47

Stichting Wings to Victory

Postadres:

Westweg 30

4413EG Krabbendijke

Tel: 0113-503372

Web: www.wingstovictory.nl

Mail: info@wingstovictory.nl

Bezoekadres:

Calandweg Vliegveld Midden Zeeland

te Arnemuiden

Museum geopend elke laatste zaterdag-
middag van de maand en op afspraak.

Voorzitter

Martien van Dijk

Secretaris

Joop van Weele

Penningmeester

Aart Walraven

Algemeen bestuurslid/adviseur

Jan van Huuksloot, Peter de Meester

Redactie:

Martien van Dijk

Henk Backer (*correctie en fotografie*)

Joep Radsma (*vormgeving*)

Bankrelatie:

Rabobank Rekeningnummer:

NL10 RABO 0128 7643 68

Stichting Wings to Victory

Westweg 30

4413 EG Krabbendijke

Kamer van Koophandel Middelburg

KVK no 22062433

**Doelstelling****Stichting Wings to Victory**

Het blijven gedenken van de vele vliegeniers die omgekomen zijn in West Europa tijdens de Tweede Wereldoorlog, alsmede het doorgeven van de vele informatie hieromtrent aan volgende generaties.

Van de voorzitter	3
Agenda	3
Nieuws	4
Herdenking F/O James	6
Herdenking Landing Westkapelle	7
Crashes Zeeland Deel 37	8
Museumstuk	10
Signalement	11

De Airmail is iets later dan de bedoeling, maar hier is ie dan weer. We kijken terug op een mooi 2014 met veel activiteiten en er zijn goede vorderingen gemaakt richting de noodzakelijke uitbreiding van ons museum.

Onze database blijft het goed doen. Met regelmaat ontvangen we informatie en foto's.

In 2015 weer meerdere activiteiten, zoals onze luchtvaartdagen op 7 en 8 augustus, vluchten van de WtV Memorial Flight staan gepland en we zullen weer diverse herdenkingen organiseren.

In 2015 gaan we starten met een bijzondere klus. We gaan een vliegtuig bouwen dat ook daadwerkelijk moet gaan vliegen! Meer hierover in de volgende Airmail.

In 2015 zullen ook de donateurbijdragen weer gevraagd worden. Voor WtV zijn deze bijdragen onmisbaar! We hopen dat U ons wilt blijven steunen. Zonder U zou dit alles niet mogelijk zijn. Alvast bedankt.

Martien van Dijk

31 januari	Wings to Victory museum geopend van 13:00-17:00 <i>vliegveld Midden Zeeland</i>
5 mei	Bevrijdingsdag <i>Zeeland</i>
5 mei	Brooddropping Moordrecht <i>Moordrecht</i>
5 mei	Prijzdropping Wings to Victory <i>Zeeland</i>
mei	Herdenking monument Noorddijk <i>Krabbendijke Krabbendijke</i>
23 mei	Vlucht Wings to Victory Memorial Flight Herdenking Kapelle voor Stichting Vitality <i>kapelle Kapelle</i>
13 juni	Zeeuwse Veteranendag <i>Middelburg</i>
7 en 8 augustus	De Zeeuwse Luchtvaartdagen <i>vliegveld Midden Zeeland</i>
19 september	Herdenking begraafplaats Steenberg W/C Guy Gibson & S/L Jim Warwick <i>Steenbergen</i>
3 november	Herdenking begraafplaats Zoutelande P/O MacLeod <i>Zoutelande</i>
11 november	"Poppy Day" <i>Zeeland</i>

Vrijdag 30 januari 20:00 is de nieuwjaarsreceptie van de stichting.

Locatie: gebouw Aeroclub Zeeland, vliegveld Midden Zeeland.

Een terugblik op 2014, een vooruitblik op 2015, de activiteiten, de nieuwbouw, projecten etc.

Een ieder is van harte welkom!



Adriaan Viruly

Door de stichting is een grote collectie boeken gekocht.

Voorals vliegtuigtechnische en luchtvaart historische boeken.

Daarbij ook vrijwel de gehele collectie met boeken geschreven door A. Viruly.

Adriaan Viruly was een bekende Nederlandse vlieger die vele tientallen boeken geschreven heeft.

Hij bracht zijn jeugd door in Westkapelle.

De collectie wordt aan de bibliotheek van Wings to Victory toegevoegd en blijft zo ook voor Zeeland behouden.

Een fraaie aanwinst.

* **Op 23 oktober heeft Hans Sakkers** een lezing verzorgd over de slag om de Schelde vanuit de lucht.

Vooraf de RAF heeft eind 1944 een belangrijke rol gespeeld in de bombardementen op Duitse stellingen op Walcheren, maar ook door de vele aanvallen met de Spitfires en de Hawker Typhoons tijdens de landingen op Walcheren. Zoals altijd een interessante lezing door een uitermate vakkundige geschiedschrijver. We zien Hans graag een andere keer weer terug.

* **Geschiedenisonlineprijs;**

Dit is een prijs voor de beste historische website.

Ook op de website Wings to Victory kan gestemd worden.

U kunt uw stem online uitbrengen op Wings to Victory via <http://www.geschiedenisonlineprijs.nl/> of via de link op de voorpagina van www.wingstovictory.nl Elke stem telt!

* **Via Kurt Plyson hebben we een fraaie DVD** ontvangen over de geschiedenis van vliegveld Ursel.

Dit veld werd een tijd door de geallieerden gebruikt en werd aangeduid als B67.

Met fraaie beelden van de startende Hawker Typhoons die vele honderden vluchten maakten naar Walcheren eind 1944.

Ook de PH-NET is te zien in deze DVD. De Auster was immers het 1^e vliegtuig wat op Ursel landde ter voorbereiding van de Typhoon squadrons.



Leest U de Airmail altijd met plezier en draagt u Wings to Victory een warm hart toe?

Wordt dan nu donateur!

Voor minimaal € 10,00 per jaar steunt u onze stichting al.

Wings to Victory ontvangt geen enkele subsidie en is volledig afhankelijk van giften.

Aanmelden kan via de website of via het bestuur.

Bij voorbaat dank.

Wilt u als bedrijf sponsor worden van Wings to Victory?

Vraag naar het sponsorpakket en bekijk wat we voor elkaar kunnen betekenen.

Adverteren in de Airmail? Vraag naar de voorwaarden.

De Airmail komt op meer adressen dan u denkt!



**Herdening
Zoutelande
3 november 2014**

three years ago with the memorial flight was just so amazing it took our breath away. This year, seventy years on, was just as emotional and special in its simplicity. Thank you for laying your wreath on behalf of Wings to Victory and for opening up the museum for us to be able to see your fascinating collection and the parts of my uncle's plane. We realise how busy you all are in your daily lives and appreciate so much your kindness in taking time out to spend with us. The 3rd Nov 2014 is yet another treasured memory for us and a day we will never forget. Our pilot and Uncle, just one of so many airmen who gave their lives in WW2, could not have a nicer resting place in Vlissingen cemetery or more beautiful memorial in Westkapelle and we are very grateful that we are able to come with pride and love to your wonderful country.

We also just want to thank you again for all the skilled work that you put into making the beautifully mounted parts of the Airspeed Oxford for each member of the James family. We have these in pride of place in our homes and they mean so much to each one of us.

We hope that the Museum will go on from strength to strength and that you will eventually be able to realise your dreams for the expansion.

Until we meet again!

Our love and thanks

Heather, David and Stuart

Reactie van nabestaanden

Dear Martien

We have arrived safely back in England and just wanted to say a very big 'thank you' to you personally for all you did for us when we came to Uncle Reg's ceremony this week. The memorial on his crash site is so special to the James family and the ceremony

HERDENKING LANDING WESTKAPELLE 1944

Op 1 november hebben we voor het Polderhuis te Westkapelle met de PH-NET een “verkenningvlucht” uitgevoerd voorafgaand aan de landing van een tweetal landingsboten van de Koninklijke Marine.

Dit ter herinnering aan de landing bij Westkapelle van 1 november 1944. Hier werd door de geallieerden voet gezet aan land gezet en leidde de verdrijving in van de Duitsers en de bevrijding van Zeeland.

Navigator op deze vlucht was Hans Sakkers, die zo een idee kreeg hoe het voor een vliegenier was boven het gevaarlijke vijandelijke Walcheren te vliegen.



Foto's Polderhuis Westkapelle

In de nacht van 29 op 30 augustus 1941 voerden de bommenwerpers van Bomber Command in totaal 242 sorties uit naar de steden Frankfurt en Mannheim.

Mannheim was het doel van 94 Wellingtons maar er was slechts sprake van wijdverspreide explosies en geen enkele concentratie.

Drie vliegtuigen gingen tijdens de uitvoering van de missie verloren waarvan twee in het Zeeuwse luchtruim.

Een daarvan was de Wellington Mk. IC met serienummer R1213 van No.103 squadron. Het toestel werd waarschijnlijk door bliksem getroffen, waarna de machine neerstortte nabij de Valkenisseweg bij Rilland-Bath. Vier van de zes bemanningsleden kwamen om het leven en zij werden op 2 september op de Noorder begraafplaats te Vlissingen begraven.

Medio februari 1972 werden de resten van dit toestel door de Bergingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht geborgen waarbij eveneens een tweetal 250 lbs brisant en enkele incendiaries werden veilig gesteld.

De bemanning bestond uit:

P/O William Robinson Oldfield POW

Sgt. Harry Dunn POW

Sgt. Gregory Percival Williams RAAF KIA

Sgt. Arthur Harry Figg RCAF KIA

Sgt. Hugh Alphonsus Kelly KIA

Sgt. John Grassom KIA *(foto)*



Onderzoek Rilland klaar
**NOG ZEVEN
 BRANDBOMBOMMEN
 GEVONDEN**

RILLAND BATH — De explosie-
 vendienst van de luchtmacht
 heeft vrijdag in het wrak van de
 neergeschoten Wellington-bom-
 menwerper in Rilland-Bath nog
 zeven 30 ponds-thermietbommen
 opgegraven. Toen de eerste
 brandbom was gevonden was dui-
 delijk dat verder geen grote bri-
 santbommen tot de lading be-
 hoorden, en kon de rest van het
 karwei snel worden afgemaakt.

Behalve de brandbommen werd
 nog een opblaasbare rubberboot
 gevonden. Verder bleken alleen
 nog kleinere onderdelen van het
 romp-middenstuk van het veron-
 gelukte toestel in de grond te
 zitten. Diverse mensen, die in
 1941 het toestel hadden zien neer-
 komen kwamen kijken naar de
 bergingen, vertelden dat de Duit-
 sers in de oorlog de grote stuk-
 ken al hadden weggehaald. Het
 rompmiddenstuk was, met de ge-
 vaarlijke lading, in een kreekje
 terecht gekomen, en daardoor
 aan de aandacht van de oprui-
 mers ontsnapt. De militairen van
 de explosievendienst hebben gis-
 teren het terrein rond het wrak
 met elektronische apparatuur af-
 gezocht, en daarbij verder geen
 bommen meer kunnen lokalise-
 ren. Het onderzoek is nu afgeslo-
 ten en daarmee is een eind geko-
 men aan de gevaarlijke toestand
 rond de buisleidingen aan de Val-
 kenissegweg.



Vickers Wellington





Deze keer een item van Nederlandse afkomst. Er werden in de oorlog door de geallieerden vele tonnen aan bommen gedropt. Naast de vele bommen werden door de bommenwerpers ook pamfletten en materiaal voor het verzet meegenomen op een vlucht. Maar omstreeks 27 mei 1941 werden zakjes thee aan een parachuteutje gedropt boven Nederland.

Aan het theezakje zat een label. De tekst op het label was "Hartelijke groet uit Indie, Houd Moed, Nederland zal Herrijzen."

Het was een schenking van Nederlanders uit Nederlands Indie. Het vinden van deze theezakjes zal vele Nederlanders hebben verblijd. De Duitsers wilden de Nederlanders doen geloven dat het om vergiftigde thee zou gaan. De Engelse kranten maakten melding van deze actie. 75000 parachuteutjes werden boven Nederland gedropt.

R.A.F. DROPS 75,000 TEA "BOMBS" OVER HOLLAND

GIFT FROM EAST INDIES

Seventy-five thousand bags of Dutch East Indies tea, each containing 20 grammes, about 1oz., of the finest tea the colony produces, have recently been released over the occupied Netherlands by the R.A.F.

Each bag was labelled with the Netherlands flag and the words, "The Netherlands will rise again. Greetings from the Free Netherlands East Indies. Chin up."

The tea was a present from Dutch East Indies tea planters, who asked the Netherlands Colonial Office to pass it on in this way.

"Never have the Dutch people so gratefully received a gift from the Dutch East Indies, especially as it is almost impossible to get an ounce of tea in the Dutch shops," says the Dutch News Agency.

De Spitfire deel 2

Op de Spitfire werden diverse types vleugels gebruikt die wat afmetingen gelijk bleven, maar wat indeling betreft behoorlijk afweken van elkaar.

Het grote verschil tussen de verschillende types was de gebruikte bewapening en benzine tanks. Daarnaast werden er diverse kleine wijzigingen aangebracht.

Op de Merlin aangedreven Spitfires (Mk. I tot Mk. XVIII) werden 5 soorten vleugels toegepast, Types A t/m E

Op de Griffon aangedreven Spitfires werd een nieuw ontworpen laminaire vleugel toegepast, aangeduid met Standaard Vleugel of New type

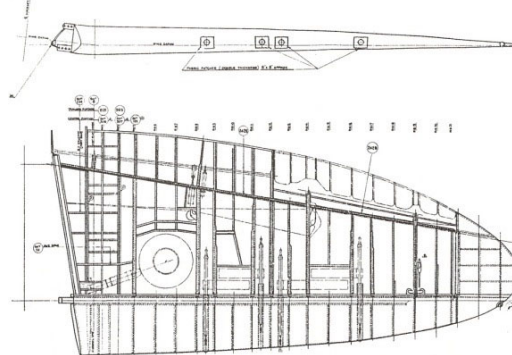
Het begon allemaal met de vleugel, toegepast op Supermarine type 300 Spitfire Mk1.

Hierop werd vleugel Type A toegepast. De bewapening bestond uit totaal 8 stuks Browning 0.303 kaliber machine geweren met 300 patronen per geweer. Een van de eerste wijzigingen was het aanbrengen van verwarming omdat bleek, dat de Brownings bevroren.

De machinegeweer uitgangen werden meteen na iedere vlucht afgeplakt met rood linnen.

Vanaf 1940 werden de met linnen beklede roeren en ailerons vervangen door met aluminium beklede exemplaren. Dit om de

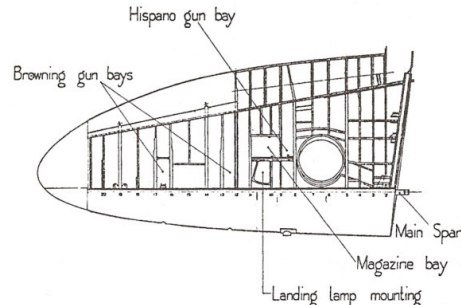
duik-eigenschappen bij hoge snelheid te verbeteren.



Bron: <http://spitfiresite.com/2010/04/concise-guide-to-spitfire-wing-types.html>

Om ook Hispano 20mm kanonnen te kunnen gebruiken, werd de vleugel aangepast en werd de binnenste Browning vervangen door een Hispano 20mm. Dit was het Type B vleugel.

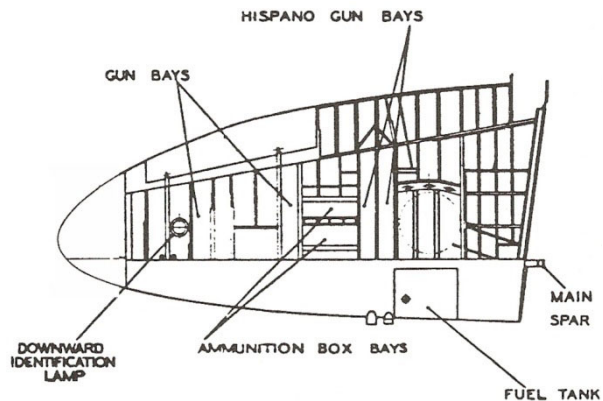
De buitenste 2 Brownings per vleugel bleven behandhaafd.



Om voldoende ruimte voor het 20mm magazijn te creëren werd op de vleugel ter hoogte van het magazijn een zo genaamde “blister” (druppelvormige verhoging) aangebracht.

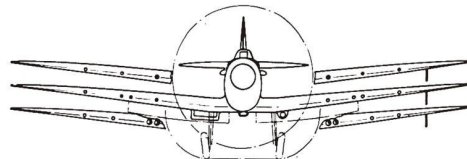
De volgende ontwikkeling was het toepassen van 2 Hispano 20mm kanonnen per vleugel. Dit was inmiddels een Spitfire Mk. II type. De buitenste 2 Browning machinegeweren bleven ook hier gehandhaafd. Omdat het munitie magazijn verviel was geen tweede blister noodzakelijk. De kanonnen werden d.m.v. riemvoeding van munitie voorzien.

Er werden niet altijd 2 kanonnen ingebouwd. In dat geval werd het buitenste “barrel” afgedicht met een rubber prop. Dit was het C type vleugel.

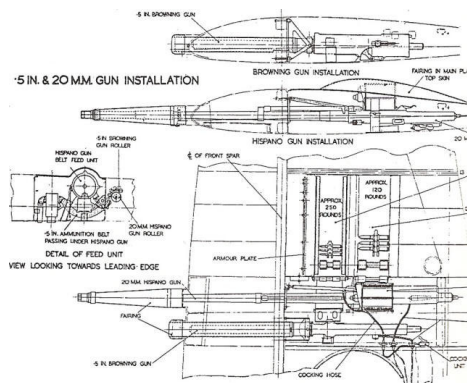


Over het D type kunnen we kort zijn. Deze vleugel had geen bewapening en werd alleen gebruikt op de fotoverkenners. De ruimte die vrij kwam werd gebruikt voor het aanbrengen van extra benzine tanks.

Hier een vooraanzicht van de 3 typen, Boven B type, midden A type en onder C type



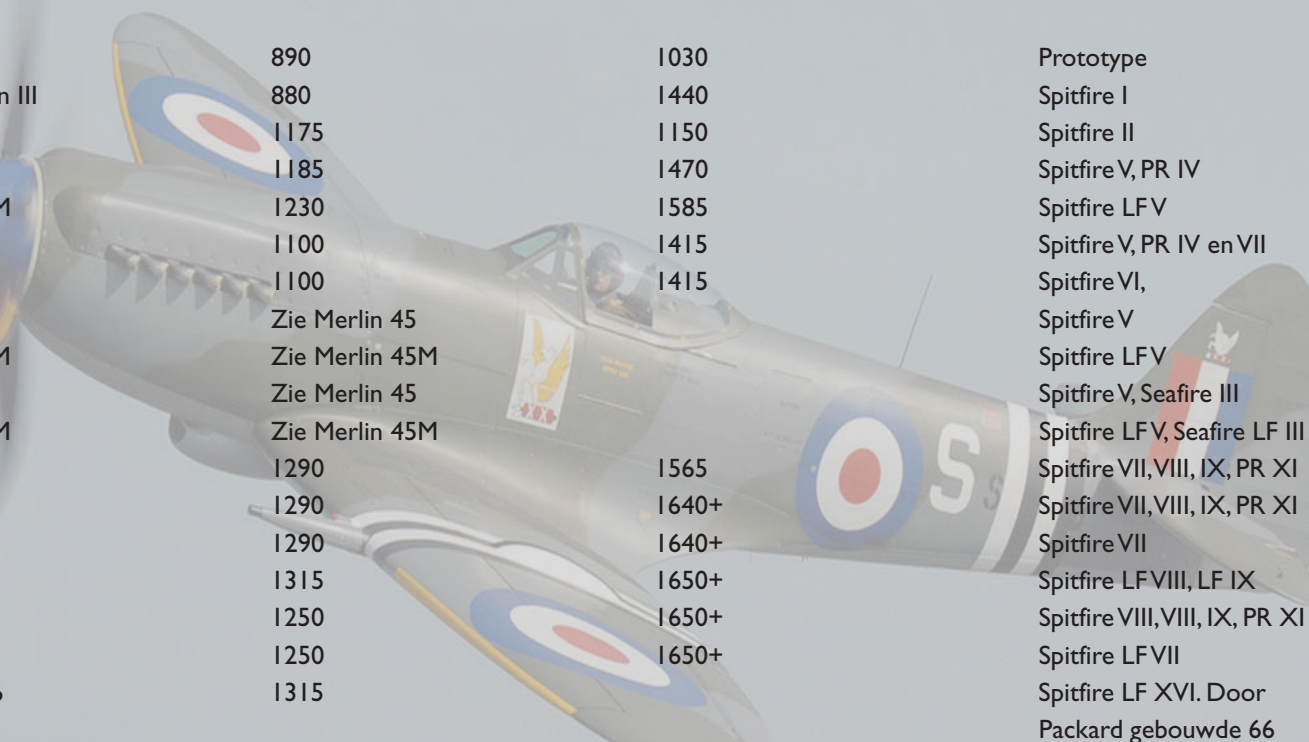
Tenslotte het E type. Dit type was in feite een C type waarbij de 0.303 Brownings waren verwijderd.



SIGNALEMENT

Motoren

Hierbij een overzicht van de gebruikte Merlins op de Spitfire.



Merlin type	Start vermogen	Maximum	Gebruikt op
Merlin I	890	1030	Prototype
Merlin II en III	880	1440	Spitfire I
Merlin XII	1175	1150	Spitfire II
Merlin 45	1185	1470	Spitfire V, PR IV
Merlin 45M	1230	1585	Spitfire LFV
Merlin 46	1100	1415	Spitfire V, PR IV en VII
Merlin 47	1100	1415	Spitfire VI,
Merlin 50	Zie Merlin 45		Spitfire V
Merlin 50M	Zie Merlin 45M		Spitfire LFV
Merlin 55	Zie Merlin 45		Spitfire V, Seafire III
Merlin 55M	Zie Merlin 45M		Spitfire LFV, Seafire LF III
Merlin 61	1290	1565	Spitfire VII, VIII, IX, PR XI
Merlin 63	1290	1640+	Spitfire VII, VIII, IX, PR XI
Merlin 64	1290	1640+	Spitfire VII
Merlin 66	1315	1650+	Spitfire LFVIII, LF IX
Merlin 70	1250	1650+	Spitfire VIII, VIII, IX, PR XI
Merlin 71	1250	1650+	Spitfire LFVII
Merlin 266	1315		Spitfire LF XVI. Door Packard gebouwde 66

Er zijn veel meer typen Merlin ontwikkeld, maar die werden gebruikt op diverse andere vliegtuigen,

waaronder de

Lancaster, Hurricane,

Fulmar, Halifax,

Mosquito, Wellington,

Barracuda, Defiant

en Battle.

De Merlin is ook in

Amerika in licentie

gebouwd door de

fabriek Packard. Deze

motoren werden

voornamelijk in

Amerikaanse

vliegtuigen gebruikt

vanwege maatvoering,

toleranties en

gebruikte

bevestigingsmiddelen,

zoals de P51 NA Mustang.

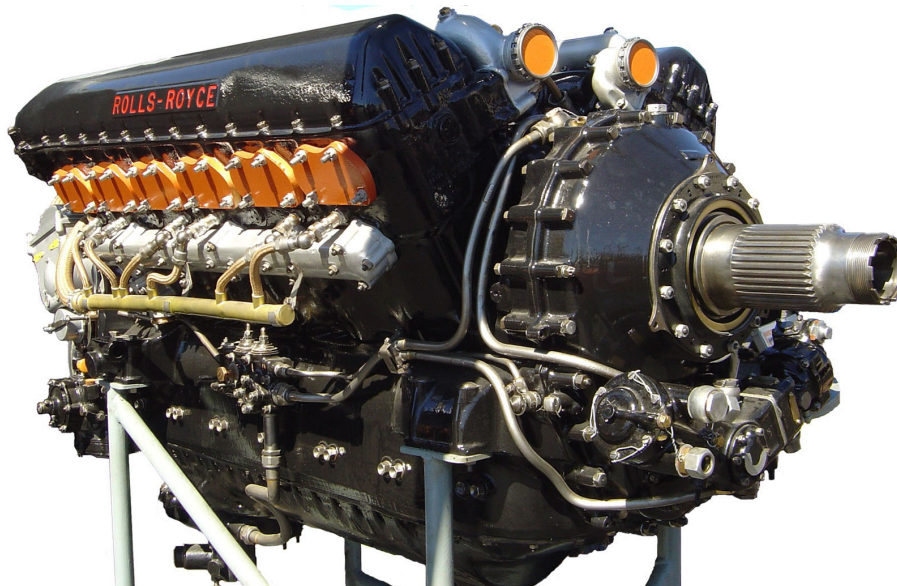
Opgemerkt kan nog worden dat de eerste Merlins geschikt

waren voor 87 octaan benzine.

In 1939 werd echter besloten over te gaan op 100 octaan

brandstof waardoor de inlaatdruk tot 12 pond verhoogd kon

worden in plaats van 6 pond. Dit leverde uiteraard meer top vermogen.



Ook de ontwikkeling van de Supercharger mechanische compressor droeg sterk bij aan het verbeteren van vermogen.

Merlin I, II en 45/46 waren uitgerust met een enkel traps supercharger.

Merlin X en XX waren uitgerust met een enkel traps two speed supercharger.

Merlin 61,64, 66,67,76,85 100, 130 en 140 hadden een two speed 2 traps supercharger.

Tot slot, de Merlin heeft een reputatie van extreem betrouwbaar opgebouwd.

Een supercharger werd altijd mechanisch vanuit de motor aangedreven.

Een supercharger werd altijd mechanisch vanuit de motor aangedreven.



Drukkerij Zoeteweij

Molendijkseweg 2 • Tel. 0113 571404

E-mail: info@dzy.nl • www.dzy.nl

WOUTERS
BELASTINGADVIES

fiscale en financiële diensten
www.woutersadvies.nl

FRAANJE
aannemingsbedrijf



AAR | Accountants- en
Adviesgroep Rijkse |

www.aar.nl

CNE air

Luchtreclame

06 114 89 999

Antiquariaat

Neeven - v.d. Laan
AVIATION & WAR BOOKS

www.aviation-warbooks.nl

KAMPS
STRAAL- EN INDUSTRIËLE SPUTWERKEN

- Stralen van metaal/hoest en glas
- Droog/Wateraler
- Turbo stralen
- Schoonmaken
- Ploegstralen
- Elektrostatisch spuiten
- Afdruk spuiten
- Lucht ondersteund airless (airmix)
- Hoog rendement pneumatisch inopp
- Polyurea Hot Spray

Schouwersweg 62
4451 HT Heinkenszand
t: 0113-568206
f: 0113-562621
e: info@kampsstraalbedrijf.nl
www.kampsstraalbedrijf.nl

hefmatic

www.hefmatic.nl



Wings to Victory, het museum over de luchtoorlog in de regio